ENZO2

PILOT’S MANUAL

飛行する前に必ずこの取扱説明書を良く読み、
内容を十分理解して下さい。

ENZO2　目 次

1 始めに ... 3
2 警告 ... 3
3 OZONEチーム ... 4
4 ENZO2に関して ... 5
4・1 ブレークライン ... 5
4・2 ライザー ... 6
4・3 アクセルシステム ... 6
4・4 ハーネス ... 6
4・5 飛行重量 ... 6
5 取り扱い方法 ... 7
5・1 プレフライトチェック ... 7
5・1・1 ライン ... 7
5・2 グランドハンドリング ... 8
⚠ 5・3 グライダーのたたみ方 ... 8
6 フライト ... 11
6・1 テイクオフの準備 ... 11
6・2 離陸 ... 12
6・3 旋回 ... 13
6・4 アクセルの使い方 ... 13
6・5 アクティブフライト ... 13
⚠ 6・6 アクティブBライザーコントロール ... 14
6・7 着陸 ... 15
7 高度なフライト技術 ... 15
7・1 翼端折り ... 15
7・2 ウイングオーバー ... 16
⚠ 7・3 Bラインストール ... 16
7・4 スパイラルダイブ ... 16
8 異常事態 ... 16
8・1 潰れ ... 16
8・2 クラヴァット ... 17
8・3 ディープストール/パラシュートストール ... 18
⚠ 8・4 マヌーバー ... 18
8・5 アクロバット飛行 ... 18
9 トーイング ... 19
10 オゾンの素材 ... 19
11 メンテナンス ... 20
11・1 紫外線劣化 ... 20
11・2 保管 ... 20
11・3 クリーニング ... 20

11･4　キャノピーの修理 20
11･5　ラインの修理 21
11･6　定期検査 21
11･6･1　エア漏れ 22
11･6･2　引き裂き強度 22
11･6･3　ライン強度 22
11･6･4　ライン長 22
11･6･5　全体検査 22
12　改造 22
13 オゾンの品質とサービス 23
14　オゾンの保証 23
15　最後のアドバイス 23
仕様 25
ライン取付け図 26
ライザー見取り図 27
運用限界プラカード 28

1　始めに

まず始めにOZONEのENZO2をご購入頂きお礼を申し上げます。ENZO2で初めてフライトする前に必ずこの取り扱い説明書、特に、⚠マークの付いている項目をよく読み、内容を十分理解して下さい。

　フリーフライト愛好家ならびに冒険者のチームであるオゾンの使命は、乱れた気流の中での安全性を確保しつつ、究極の性能を持った、滑らかで軽快なハンドリングのグライダーを創り出すことです。
　我々の全ての研究開発は、最適な安全性と可能な限りの操縦性を融合させることに集中されています。どんな性能のアップも自分の機体への信頼感がなければ、無用の長物です。
　我々の開発チームは南フランスにベースを置いています。近くにはグルドン、モナコ、ラションスなどのフライトエリアがあり年間300日以上もフライトを可能にしてくれています。これはオゾンのグライダー開発にとって貴重な資産ともいえるものです。

　この取扱説明書はあなたのENZO2の性能を十分に発揮させる手助けをするものです。ENZO2のデザイン、最適な使用法のヒント・アドバイス、長持ちさせるためのメンテナンスの仕方についての解説が含まれています。

　さらに、オゾン、ENZO2、その他のオゾン製品についての情報をお知りになりたいときには我々のホームページ（www.flyozone.com）をご覧頂くか、お近くのディーラー、スクールあるいは直接オゾンのスタッフへお問い合わせ下さい。このホームページには安全に関する事柄、ENZO2に関する事柄など最新の情報が掲載されています。定期的にチェックされることをお勧めします。

安全なフライトを．．．　　オゾンチームより

2　警告

＊初めてあなたの ENZO2 でフライトする前に必ずこの取扱説明書を良く読んで内容を理解してください。分らない事はフライトする前に、この ENZO2 を購入されたディーラーあるいは輸入代理店に確認し、理解してからフライトして下さい。

⚠ ENZO2 は、EN D の認証を取得してはいますが、高性能なコンペ機です。したがって、十分な適正のある経験豊富なパイロットのみにより使用されるグライダーです。ハイアスペクトの高性能機での飛行経験の少ない、あるいはその特性に慣れていないパイロットは決して使用しないでください。

＊もし、この ENZO2 を譲渡するときには、必ず、新しいオーナーが、このグライダーを安全に飛ばせることが出来るかを確認し、この取扱説明書を新しいオーナーにお渡し下さい。

＊全ての航空スポーツは危険を伴い、怪我や死亡事故が起きる可能性が有ります。この ENZO2 を使用するにあたっては、あらゆる危険に対する全ての責任があなたに有る事を自覚して下さい。不適切な使用、改造は危険を増加させます。絶対にしないで下さい。

＊製造者、輸入代理店ならびに販売者はこのグライダーの使用に起因する損害に対しての賠償責任は負わないものとします。
＊テイクオフする前にフライト場所の地形、気象条件を必ず確認して下さい。疑問の有るときはフライトを断念して下さい。全ての決定に対しては十分な余裕を持って下さい。
＊フライトする前に必ず、装備の飛行前点検を実施し、不適切あるいは損傷している機材で飛行しないで下さい。
＊常に、適切に管理された緊急パラシュート、ヘルメット，手袋、ブーツを装着してフライトして下さい。
＊フライトに際しては、適切な技能証と有効なフライヤー登録証を持っている事が必要です。
＊肉体的にも精神的にも健康な状態でのみフライトをして下さい。
＊雨、雪が降っているとき、風の強いとき、気流の乱れているときはフライトしないで下さい。
＊雲中飛行はしないで下さい。
＊この ENZO2 をスカイダイビング用に使用しないで下さい。
＊この ENZO2 はアクロバット用に設計されておりません。 バンク角60度を超える急旋回はしないで下さい。
＊フライトテクニックならびに機材は進化し続けています。常にこのスポーツの進化に遅れないよう日々学習する習慣を身につけるようにして下さい。

楽しむことがこのスポーツの原点であることを忘れないで下さい。

3 OZONEチーム

オゾンの誰もが飛びたいという情熱、冒険を愛する心を持ち、オゾンのグライダー開発においてより安全で、より高性能で、より取り扱いのし易いグライダーを作り出すことを常に望んでいます。

パラグライダーのデザインは常に向上心溢れ、豊富な知識を持つダヴ・ダゴーが担当しています。彼はパラのデザインのみならず競技や冒険フライトにおいても多くの経験を持つパイロットでもあります。彼に加えてデザインチームにはテストパイロットのラッセル・オグデン、ルック・アーモン、フレッド・ピエリがいます。ラッセルはトップクラスのコンペパイロットでSIVイントラクターでもあり、ダヴの作った新しいプロトグライダーを使って一連のアクロマヌーバーをするところを目にすることが出来ます。ルックは熱心なクロカンマニアで造船工学の経験があり、その知識とアイデアをデザインチームにインプットし、ダヴと緊密に開発の仕事をしています。フレッドは、新しくチームに加わった機械工学およびビバークフライトの専門家でもあります。フレッドはアンチGをデザインし、シャークノーズの生みの親でもあります。

オフィスではマイク・“ザ・ボス”・カヴァナが全般を監督しています。マイクは、昔からのクロカンスペシャリストで、ハイレベルな飛びをしておりパイロットの要望を良く理解しています。プロモーションとパラグライダーチームの担当はマット・ゲルデスです。マットは、ベースジャンプおよびエキストリーム・スキーのスペシャリストでスピードパラも担当しています。カリーヌ・マルコーニ、ジ

ル・デヴィーヌおよびクロエ・ヴィラは財布の紐をコントロールしオーダーシステムを管理しています。

我々のヴェトナムにある自社工場は、妥協することなしに製品グライダーならびにプロトタイプグライダーの製造をし、今後の製品に取り入れるべき素材の研究や製造工程のデザインをしているドクター・デイヴ・ピルキントンに率いられています。彼を補佐するのはカーン、ポンを始めとする７００名の献身的なスタッフです。

4 ENZO2に関して

ENZO2に対する我々の使命は、可能な限り最も競争力のあるパラグライダーを作り上げることでした—それは単に速度および滑空比において競争力があるだけではなく、真の性能においても競争力があることを意味しています。このクラスのグライダーをEN基準に適合させることは本来大変難しいのですが、この新しいグライダーはその先代と比べ著しく改良されています。
オゾンパフォーマンスプロジェクトのみならず超軽量研究による成果物を丹念に集めた技術を取り入れた１０１セルのENZO2は、我々がこれまでデザインしてきた中で最も複雑なパラグライダーです。次世代シャークノーズデザインそして超低抵抗ライン構成により非常に競争力のある性能を生み出しました。ENZO2のトップスピードは速くなり、乱気流中における性能は比べるものがありません。さらに、次世代シャークノーズによる大迎角での非常にコンパクトでかっちりとした感覚によりその上昇性能は素晴らしいものです。社内での比較テストでは乱気流中および総合的な沈下率において明らかなアドバンテージが見られました。
ENZO2はキャノピー素材としてドミニコ３０Dとポルシェスポーツ２７gをブレンドして使用しています。３０Dは前面部分の構造部材として、そして超軽量２７gを広範に使用することでグライダーの総合的挙動にも良い結果をもたらしています。
認証を取得はしていますが、ENZO2はコンペ機です。通常のEN Dクラスのグライダーに乗るパイロットには適していません。ましてや、初めて乗るEN Dグライダーではありません。レースをするためにデザインされ、トップレベルのパイロットの要求を満足させるように作られています。安全に飛ばせるには、R10.2/R11と同様レベルのパイロットおよび操縦テクニックが必要となります。高レベルのグライダーコントロール、SIVの徹底した知識、そして2ライナーを潰さずに飛ばすことが出来るテクニックを備えたハイレベルのパイロットだけに適しているグライダーです。

4・1 ブレークライン

ブレークの長さはテストおよび製造行程で注意深く調整されています。しかしながら、パイロットによっては、ブレークの長さを調整したいと考えることも有るでしょう。
いずれにせよ、以下にあげる注意点を忘れないでください。
※デフォルト（最初の設定）の長さから、決して短くしないでください。加速時にブレークが効いてしまう危険性があります。
※左右両方のブレークラインが同じ長さになっているか。
※何らかの理由でブレークトグルをはずした場合は、ブレークラインがプーリーを通っていることを確認してトグルを取り付ける。

※飛行中ブレークトグルを離した時ブレークラインがたるんでいるか。ブレークラインがしっかりと後ろに弓なりになっていなければなりません。また、トレーリングエッジが少しでも引き下げられていてはいけません。

重要：万が一飛行中にブレークラインが切断したり、トグルが外れてしまったりした場合は、リアーライザー（Bライザー）をゆっくりと引くことで方向転換をすることが出来ます。

4･2 ライザー

ENZO2は、ＡおよびＢの２列ラインシステムのセンター部分にアッパーCラインを付けた構造で、ライザーはAとBの２本ライザーです。Aライザーは確認しやすいようにグレーのテープで色付けされています。Bライザーは、Aライザーよりわずかに短く、Bライザーによるアクティブフライトをし易くするための赤いトグルが付いています。

4･3 アクセルシステム

フライトする前に正しくアクセルを取り付けて、アクセルラインの長さを調整して下さい。通常飛行時にアクセルが引かれていないように十分長めにセットし、なおかつ踏み切れるだけ短めにセットする必要が有ります。まず、ライザーを取り付けたハーネスを地面に置き、ハーネスに座ります。その状態で誰かに手伝ってもらってライザーをぴんと張るように保持してもらいます。その状態でフットバーがハーネスのシート下部に来るようにアクセルロープの長さを調整します（必ず少し長めになるようにして下さい。万が一短めにセットすると実際のフライトで常にアクセルが引かれた状態になり大変危険です）。

セッティングが済んだら、穏やかなコンディションのもと、アクセル使用中、両ライザーが均等に引かれているか確認しながらアクセルのフルレンジを試して見ます。微調整はフライト後地上で行ってください。

4･4 ハーネス

あなたがフライトを楽しむのはハーネスに座ってです。すわり心地が快適であればフライトも楽しいものになります。従ってあなたのハーネスのセッティングには十分時間を掛けて下さい。また、左右のセッティングが同じであるかもチェックしてください。

チェストストラップは左右のライザーのセンター間の距離が42cmから48cmの範囲に調整してください。

4･5 飛行重量

ENZO2の各サイズはある決められた飛行重量範囲で認証を取得しています。

スピードとハンドリングを重視し、山または強いコンディションでいつも飛んでいるなら飛行重量範囲の真中から重いほうで飛ぶ方が良いでしょう。

沈下率を重視し、平野または弱いコンディションでいつも飛んでいるなら飛行重量範囲の真中から軽いほうで飛ぶ方が良いでしょう。コンディションが強くなった場合にはバラストをつむことが可能です。

大会でフライトする時には、一般的に飛行重量範囲の重目で乗る方がベターです。

⚠**重要：認証を取得した飛行重量範囲内で飛ばなければなりません。そうしないと認証は無効となります。**

5 取り扱い方法

あなたのオゾンENZO2は空中であなたの面倒を見ます。その代わり地上でENZO2の面倒を見るのはあなたです。

このグライダーは製造過程のあらゆる段階で熟練した検査員の入念なチェックを受け、サインされています。しかし、我々をすっかり信じないで下さい。初めてフライトする前に必ずプレフライトチェックをして下さい。また、その後はフライトする日の始めにプレフライトチェックをして下さい。

⚠ 特に、初めてグライダーを広げた際に、リーディングエッジ補強用のプラスティックパイプがおかしな格好に変形したり、おかしな向きにねじれたりしていないか慎重にチェックしてください。

5・1 プレフライトチェック

特に長時間フライト、遠征あるいは長期間の保管の前後には通常のメンテナンスチェックをすることが大変重要です。

忘れることがないよう常に同じ方法でチェックして下さい。

1. ハーネス、レスキューブライダル、ライザーの全ての縫い目を点検
2. 全てのラピッドリンク、カラビナを点検
3. ブレークトグルの結び目を点検。結び目や破損がないかブレークラインをキャノピーまで点検。
4. そのほかの全てのラインをキャノピーまで点検。
5. キャノピーのライン取付け部を全て点検。
6. キャノピー上・下面が破損したり老朽化したりしていないか点検
7. キャノピー内部：リブが破損したり老朽化したりしていないか点検
8. リーディングエッジおよびBライン取付け部の上面に縫いこまれている補強用プラスティックパイプが変形していないか点検

破損や不自然な磨耗を発見した場合はディーラー、スクールまたはOZONEにお問い合わせ下さい。

5・1・1 ライン

ENZO2は、究極の性能が出せるように最適化されています。新品のラインは非常に強く、楽に実際の荷重試験および計算上の必要強度をクリアーしています。しかしながら、素材の性質、その細さ、そしてライン本数が少ないことから、ラインの取り扱いには特に気を使うことが致命的に重要です。ラインが破損したり破断したりした状態では、決して飛ばないように警告します。

⚠**重要：全ラインを、推奨されている交換時間．．．150時間ごとに交換して下さい。**

5・2 グランドハンドリング

多くのグライダーは不注意なグランドハンドリングによりダメージを受けます。以下にグライダーの寿命を延ばすためにしてはならないことを列挙します。

※グライダーを地面に引きずらない。キャノピークロスを劣化させます。
※強風時ラインの絡みを取る前にキャノピーを広げる。ラインに不必要な荷重がかかります。
※キャノピーあるいはラインの上を歩かない。
※キャノピーを立ち上げて激しく地面に落とさない。地面に落とす前にグライダーに近づきスムースに下ろすこと。
※リーディングエッジから地面にキャノピーを叩き付けないこと。グライダーの生地および縫い目に過大な荷重がかかり、セルが破裂します。「縫製不良」、「生地が弱い」などのクレームの殆どはこのリーディングエッジをたたきつけることが原因です。
※塩分を含んだ空気中ならびに表面がざらついた場所（砂、岩肌など）でのフライトや強風下でのグランドハンドリングは劣化を早めます。

⚠ 5・3 グライダーのたたみ方

グライダーを出来るだけ長持ちさせ、かつリーディングエッジ補強用プラスティックパイプを出来るだけ良いコンディションに保つために、グライダーのたたみ方は慎重に行ってください。

以下に示すように、翼端から翼端まで、各セルが隣り通しになりプラスティックパイプが折れないように蛇腹折りでたたむことを強く推奨します。また付属されている折り畳み用フォーム枕を使用して折りたたんだ時にプラスティックパイプが強く折り曲がらないようにしてください。このフォーム枕は圧縮した状態を接続されているテープで保持してハーネスに収納することができます。

オゾン・ウインナーバッグ（オプション）を使用するとグライダーが長持ちし、かつグライダーのパッキングを素早く簡単に行うことが出来ます。

1.　ラインを絞ってマッシュルーム状になったグライダーを地面あるいはウィンナーバッグの上に置きます。グライダーを完全に展開した状態から、蛇腹折りをするとリーディングエッジ上面が地面と擦れるので、このマッシュルーム状からたたみ始めるのがベストです。

2.　Aライン取付部がほぼ一直線になるように、プラスティクパイプが隣り合わせに重なるようにリーディングエッジ部分をひとまとめにします。グライダーのセンターで2つ折りにせず、翼端から翼端までを蛇腹折りとします。

3.　　　BおよびCライン取り付け部を引き出しながら、グライダーの中央から後方部分をひとまとめにします。

もし、ウィンナーバッグを使用しているなら、ステップ7以降にしたがって下さい。

4.　　　リーディングエッジからトレーリングエッジまでが整頓されたら、グライダーを横向きにします。

5.　　　プラスティックパイプを折り曲げないように十分注意しながら、折り畳みまくらをAおよびBライン取り付けタブの中間あたり(プラスティックパイプが細くなった部分)に固定し、リーディングエッジ部を折り畳みます。その上にトレーリングエッジ部をプラスティックパイプを折り曲げないようにゆったりと折り重ねます。

6.　　　　折りたたんだグライダーを、インナーバッグに収めます。

7.　　　　ウインナーバッグを使用しているなら、ファスナーで何も挟み込まないように注意しながらファスナーを閉めます。

8.　　　　ウィンナーバッグごとグライダーを横向きにします。

９.　　　プラスティックパイプを折り曲げないように十分注意しながら折り畳みまくらをＡおよびＢライン取り付けタブの中間あたり（プラスティックパイプが細くなった部分）に固定し、リーディングエッジ部を折り畳みます。

その上にトレーリングエッジ部をプラスティックパイプが折り曲がらないようにゆったりと折り重ねます。

重要：グライダーをたたむ前に、地面に広げないこと。蛇腹折りする際に、キャノピー上面を地面に擦って摩耗させてしまいます。常にマッシュルーム状から蛇腹折りするか、蛇腹折りする際にキャノピーが地面と擦れないように持ち上げてください。

重要：キャノピーをセンターで二つ折りしないこと。プラスティクパイプを折り曲げる危険性があります。翼端から翼端まですっかり蛇腹折りしてたたんでください。

昆虫：昆虫をグライダーと一緒にたたまないように注意して下さい。ある種の昆虫(例えばバッタ)は腐敗して酸を出し、キャノピー生地に穴を開けてしまいます。

６　フライト

グライダーに慣れるために立ち上げ練習あるいは練習場での短距離滑空をすることを推奨します。その後、穏やかなコンディションでフィーリングをつかむためのフライトに移行してください。

また、何か僅かでも疑問があるときはお近くのディーラーあるいはインストラクターに聞くようにして下さい。自分勝手に判断することは大変危険です。

６･１　テイクオフの準備

リーディングエッジがはっきりと円弧を描くぐらいに、ティップよりセンターが斜面上方へ行くように、キャノピー上面を下にして広げます。ラインを片側ずつ引き出し、ライザーを持ち上げ、ブレー

クから始まって、BそしてAとそれぞれのラインのよじれ、絡みを取ります。結び目がないかも確認して下さい。同じように反対側のラインもチェックして下さい。ブレークラインが岩、枝などに絡んでいないかをチェックすることは常に重要です。

テイクオフチェックリスト

1. レスキューのチェック:ピンがはまっておりレスキュートグルが適切な位置にあるか。
2. ヘルメットを装着しベルトが締められているか。
3. ハーネスの全てのバックルが締結されているか。レッグストラップの再確認。
4. カラビナおよびラピッドリンクがきっちりと締められているか。
5. ブレークトグルとAライザーを握っているか。
6. ラインが絡んでいないか。
7. インテークが開いているか。
8. 風に正対しているか。
9. 飛行空域がクリアーで視界が良好か。

6・2　離陸

ENZO2は、フロントおよびクロスでのテイクオフが可能です。

⚠ **注意:ENZO2は、非常に早く立ち上がります。特に、これまで使用してきたグライダーの立ち上がりがゆっくりであった場合には、立ち上げ方法を適切に調節する必要があります。**

フロントテイクオフ－無風あるいは微風でのテクニック:1歩目からラインが張られるようにグライダーから離れて立ち、ゆっくりと正面を向いて走り始めます。キャノピーは直ぐにはらみ始めますのでキャノピーが頭上に来るまでライザーに一定のテンションをかけ続けます。ライザーを過度に引き下げたり、前に押し出したりしないで下さい。インテークが変形したり、潰れたりして、離陸が難しくなったり危険になったりします。離陸のための助走中はスムースに加速して下さい。あわてたり、急いだりする必要は有りません。離陸する前に見上げてキャノピーをチェックするだけの十分な余裕がなければなりません。キャノピーがしっかりと開いているのを確認したらさらに加速し離陸します。

クロステイクオフ－強風時のテクニック:フロントテイクオフ時と同様にセットし、カラビナにライザーを付け、ブレークトグルを握ってから、片側の全てのライザーを頭上にかざしながら身体を半回転させ、キャノピーの方へ正対します。次にブレークをわずかに引き、絡みがないのを確認し、全てが問題ないのを確認し、後ろに体重をかけながら、Aライザーを引きキャノピーを立ち上げます。キャノピーが頭上を追い越さないように適切にブレークを引きキャノピーを頭上に安定させます。キャノピーがしっかり開いているのを確認して身体を半回転させ離陸します。

より風が強い場合にはキャノピーがはらみ、立ち上がり始めたらキャノピーの方へ数歩歩み寄るのがコツです。こうすることでグライダーのエネルギーを和らげグライダーが一気に立ちあがり前にダイブするのを防ぐ事が出来ます。

このクロステイクオフは驚くほど弱い風の場合にも使用することが可能です。

注意：グライダーが完全にはらんでいない状態あるいはピッチならびにロールのコントロールが効かない状態では決して、離陸しないこと。

6・3　旋回

ENZO2は、比較的ブレークが軽く、非常に敏感です。慣れるまでは、急激な操作はせず、バンク角がゆるやかで穏やかな旋回をしてください。ブレークを引きすぎると、過度のロールや急激な旋回に入ったり、スピンしたりする危険がありますので十分注意してください。

6・4　アクセルの使い方

向かい風でのペネトレーションを良くしたり、シンク、横風あるいは向かい風での滑空比を上げたりするには、アクセルを使用してトリム速度より速く飛ばなければなりません。アクセルを５０％まで利かせることで滑空比ならびに安定性はそれほど減少させずに飛行性能を上げることが出来、次のサーマルに速くなおかつ高く到達することが出来ます。アクセルで加速するには、まずブレークを開放し（ブレークを手首に巻いていたら、それも戻します）、Bライザーを掴みます。その後アクセルをスムースにゆっくりと踏み込みます。こうすることで迎角を急激に変化させずに効率良くグライダーは加速することが出来ます。Bライザーを通してグライダーの動きを感じ取り、アクセルとBライザーを使ってアクティブコントロールをするようにして下さい（１４ページ参照）。

アクセルを１００％利かせることでENZO2は非常に高速で飛行しますが、安定性は減少します。アクセルを１００％利かせるのは、大気が非常に安定している時のみとし、Bライザーおよびアクセルを使ってアクティブフライトを心がけてください。

重要：アクセルを使用して乱気流中をフライトしている際に、アクティブにフライトするためにブレークを使用しないように。そのような状況で、ブレークを使用するとグライダーは潰れやすくなります。

重要：周りの大気の状況に合わせて速度を調整して下さい。気流が乱れてきたらアクセルを元に戻し、ブレークおよびBライザーを使用してアクティブフライトを心がけて下さい。

6・5　アクティブフライト

アクティブフライトはグライダーを出来るだけ安定させ効率良く飛ばせるため、また乱気流中で潰れを防ぐために必要なテクニックです。アクティブフライトの目的は、グライダーの迎角と内圧をコントロールすることです。これは、ブレークおよびBライザー（６・６項参照）を使用して行いますが、気流の乱れが大きい場合には、ブレークを使用することをお勧めします。

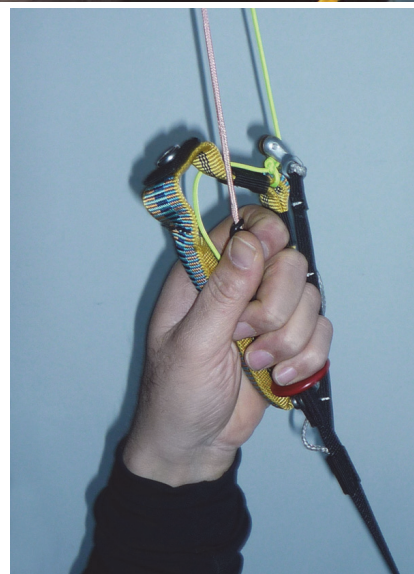
乱気流中では、ブレークを少し利かせた（２０cmほど引き込む）状態でフライトします。こうすることでグライダーを潰さないためには、きわめて重要なグライダーからのフィードバックを感じ取ることが出来ます。また、内圧の状態と、潰れが起きそうかの兆候を直接的に現すグライダーを目視することが重要です。操作は、対称的であることもありますし、非対称であることもあります；内圧をスパンおよびコード方向に一定に保つために、ブレークを両方引き込むかあるいは片側だけを引き込むか。また、予期せぬ失速に入らないように乱気流中ではブレークをあまり長い時間、

引き過ぎないように注意してください。常に、グライダーの速度を考慮して下さい。

注意：いかなるパイロット、グライダーも潰れを避けることは出来ませんがアクティブにフライトすることで潰れの危険性を減らすことが出来ます。気流が乱れている時にはよりアクティブになおかつグライダーの挙動を予測することが大切です。常に対地高度に注意し、オーバーな反応は避けてください。またブレークは決して離さないように。気流の悪いところは飛ばないように忠告します。

⚠ 6・6　アクティブBライザーコントロール

トリム速度あるいは加速している時にBライザーによるグライダーコントロールを推奨します。この方法により、グライダーのフィーリングならびにグライダーのコントロール性を向上することが可能となり、（抵抗の増大とピッチングの動きが出てしまう）ブレークを使わずにアクティブにフライトすることが出来ます。ダイレクトなフィーリングにより、潰れが起きる前にそれを防止し、乱れた気流中を高速かつ高レベルの効率を保ったまま飛行することが出来ます。

Bライザーで飛行するには、ブレークトグルを持ったまま（ブレークコードを巻いていた場合は、戻して）、Bライザーの上部、ラピッドリング近くに取り付けられている赤色のトグルを保持します。この状態で、迎角をダイレクトにコントロールすることが可能になります：やさしくBライザーを引き下げることで、迎角を上げることが出来、Bライザーを戻すことで元の迎角に戻すことが出来ます。Bライザーで乱気流中をアクティブにフライトすることも可能です：キャノピーの内圧が下がるのを感じたら、潰れを避けるためにBライザーを適量瞬時に引き下げ、迎角を上げます。もし、リーディングエッジの内圧が下がるのを感じたり、グライダー下面のAライン取付け部とBライン取付け部との間にしわが出るのを発見したら潰れが起きないように、素早くBライザーを引き込みます。どれくらい引くかは、内圧の下がり具合と乱気流の程度にもよりますが、大きくピッチの動きが出たり、予期せず失速に入ったりするような、ゆっくりと大きく引き下げることは避けて下さい。

アクセル使用時、Bライザーによるアクティブコントロールは、グライダーの効率と安定性を増大させます。アクセル使用時に、Bライザーを引き下げることは、アクセルを戻すのと、同じ効果を生じさせます。つまり、速度、迎角そして内圧のダイレクトなコントロールが全て同時にあなたのものとなるのです！アクセルの積極的なコントロールとの相乗効果で、Bライザーを操作することで、乱流中での速度とキャノピー内圧を最適化し、より速い平均速度を保持しながら思わぬ潰れをも回避することが可能となります。アクセルを踏んでいる時に、大気が僅かに乱れ始めたら、Bライザーを僅かに引き込み、大気の乱れが収まったら、Bライザーを戻して、速度を上げることが出

来ます。通常の大気中を高速で効率良く飛ぶには、常にグライダーの状況に注意を払わなければなりません。グライダーを潰さずに内圧を保つには、Bライザーの操作とアクセル調整を複合的に操作することが要求されます。

⚠ **注意：このコントロール方法は、大きな乱流のない、条件の良い通常の大気中で適しているもので、強い乱流の発生している中で、適切なブレークによるアクティブフライトに取って代わるものではありません。大気の状態が良く分からない場合には、トリム速度に戻し、Bライザーを離してブレークによるアクティブフライトに戻してください。**

⚠ **重要：グライダーの一部あるいは全体を失速させる危険があるので、Bライザーを大きく操作しないように注意して下さい。この新しいコントロール方法は、直観的で効率よく安心して出来るようになるまでに時間がかかります。慎重に時間をかけて練習してください。**

6・7 着陸

ENZO2のランディング特性は、特に変わったところはありませんが、滑空比が良いので、狭い場所あるいは斜面に沿ってランディンするには非常に高度の技術を必要とします。慣れるまでは、広く平らなランディング場を選択するようにしてください。

7 高度なフライト技術

7・1 翼端折り

翼端を折ることで、前進速度を維持しながら、沈下速度を増加させることが出来ます。これは雲から逃れる、あるいは強風時に降下するのに有効な手段です。翼端を折るにはブレークを持った状態で、左右両側の最も外側のAラインとスタビライザーに取り付けられているラインを共に掴み、引き下げ（出来るなら片側づつ）、翼端が潰れて後方にたなびくようにします。

翼端が折れた状態では翼面積が減少し、その結果失速速度が増加していることに注意して下さい。速度を維持し、潰れの回復のために注意深く使用する以外にブレークを操作しないで下さい。翼端を折った状態での方向転換には体重移動のみを使用して下さい。

翼端折りを回復させるには、引き下げていたラインを両方同時に離して下さい。回復を早めるには片側ずつブレークを注意深く使用して下さい。ディープストールあるいはフルストールに入る危険性があるので両方のブレークを同時に深く引き下げることはしないように十分注意してください。

沈下速度をもっと増すにはアクセルの併用が考えられますが、まず翼端を折るのを先に行ってください。

重要：アクセルを先に効かせた状態で翼端を折ろうとすると大きく非対称に潰れる危険性があるので決してしないように注意して下さい。

⚠ **翼端折りをした状態でスパイラルダイブに入れることも可能ですが過度の荷重がラインにかかりグライダーが破損する危険性があります。翼端折りした状態でのスパイラルは決してしない**

ようにして下さい。

7･2　ウイングオーバー

ENZO2はアクロバット用には設計されていません。限度は一般にウイングオーバーと呼ばれているタイトなS字旋回までです。このときもバンク角は60度を超えないようにして下さい。

警告：均整の取れていないウイングオーバーは大きい片翼潰れを起こしたりクラヴァットしたりすることが有りますので低高度でのウイングオーバーは行わないで下さい。

 7･3　Bラインストール

ENZO2でBラインストールは出来ません。

7･4　スパイラルダイブ

ENZO2では、スパイラルダイブが最も効率の良い短時間での降下手段です。

スパイラルに入れるには旋回する方向を見てそちらに体重を移した後、旋回内側のブレークをスムースに引き下げます。するとENZO2は360度回ったあたりからスパイラルへと入って行きます。スパイラルに入ったら旋回外側のブレークをあて翼端が潰れないようにします。

スパイラルダイブでは8m/s（500ft/min）以上の沈下率を得ることは可能ですが、このような高速度およびそれに伴うG荷重により平衡感覚が失われますので特に対地高度に注意を払わなければなりません。

スパイラルダイブから抜け出るには、体重をニュートラルに戻し、ゆっくりと旋回内側のブレークを戻します。グライダーが減速し始めたら、過度にピッチアップしないようにエネルギーを徐々に開放するように旋回を継続しながら、最終的に水平飛行に戻るようにして下さい。

重要：8m/sを超える沈下率のスパイラルダイブも可能ですが行わない様にして下さい。危険でも有りますし、グライダーに過度の負荷をかけることになります。

重要：スパイラルダイブは平衡感覚を失わせ、回復するのに時間と高度を必要とします。低高度では決してしない様に。より効率良く安心してスパイラルが出来るアンチGドラグシュートの使用を推奨します。

8　異常事態

8･1　潰れ

パラグライダーは骨組みが無い構造の為、乱気流により翼の1部または全部が潰れることがあります。アクティブフライトをすることで、潰れを防ぐあるいは少なくとも劇的に減らすことが出来ます。Bライザーあるいはブレークを使用して常にグライダーの状況を感じ取って下さい。内圧の低下を感じたり、AおよびBライン取付け部の間にしわが出始めるのを見つけたら素早く操作することで潰が起きるのを防いだり、少なくとも潰れの大きさや潰れに起因する結果を顕著に減らすことが出来ます。

非対称の潰れ：
非対称の潰れが起きた場合に、まずしなければいけないのは方向をコントロールすることです：斜面、障害物あるいは他のフライヤーから離れる方向、少なくともぶつからないようにグライダーをコントロールして下さい。
非対称の潰れには体重を潰れていないほうに移し、旋回しないよう最小限のブレークを利かせることで対処して下さい。このような操作で通常は回復します。潰れた方向に旋回に入るのを止めようとして潰れていない側の翼を失速させないように注意して下さい。
もし潰れが自然回復しない場合には、潰れた側のブレークを長いストロークでスムースに、１－２秒に１回の割合で上下して下さい。ブレークをむやみに上下することは役に立ちません。また、ゆっくりし過ぎると失速に入る危険が有ります。注意して下さい。
もし潰れが非常に大きく、生きている側の翼を失速させずに旋回を止めることが出来ない場合には、無理に旋回を止めようとせず、身体を旋回方向に向けながら（ライザーがツイストしないように）失速しない程度にブレークを当てます。ダイブによるエネルギーで潰れは回復に向かいます。ブレークと体重移動を使って方向をコントロールし通常滑空へ戻します。
Ｂライザーを使ってアクティブフライトをしている時に非対称潰れが起きた場合には、ライザーを離しブレークでコントロールして下さい。
対称の潰れ：
小さい対称潰れは、通常パイロットの操作なしに回復します。しかしながら大きく対称に潰れた（コードの４０％以上）場合には、潰れが起きたら瞬時に素早く対称的にブレークを３０～５０cm引き下げます。この操作で回復を早めることが出来、スパン方向のコントロールをしグライダーが団子状や馬蹄形になることを防ぎます。クラヴァットに陥る可能性を排除するために、翼端が決してくっつきあわないように常に操作（ブレークあるいはＢライザーで）する必要があります。

Ｂライザーを使ってアクティブフライトをしていた時に対称潰れが起きたならば、回復させるために（例えばブレークを使用するために）何も離すことなく、Ｂライザーを使って潰れの回復をすることが出来ます。また、Ｂライザーを使ってフライトしていた時に非対称のつぶれが起きた場合には、ライザーを離してブレークを使って回復操作をしてください。
アクセル使用時に潰れた場合には、直ぐにアクセルを元に戻し、アクティブにグライダーをコントロールしてください。

⚠重要：決して翼端がくっつきあわないあるいはラインに絡まないように適切な操作をしなければなりません。

８・２　クラヴァット
クラヴァットとは翼端がラインに絡んだ状態を言います。この状態になるとコントロールがほとんど不可能なスパイラルダイブに移行します。クラヴァットからの回復でまずしなければならない最も重要なことは、方向のコントロールをすることです。方向のコントロールをしたら、クラヴァットしている側のスタビライン（赤の被覆されたライン）をラインにテンションがかかり、翼端が引き下げられるまで引き下げてください。数回操作する必要があることもあります。またクラヴァットが大きかったりしつこかったりした場合には、必要なテンションがかかるまでスタビラインを、手を持ち替

えて引き込まなければならないこともあります。この操作で通常のクラヴァットは回復しますが、大きなクラヴァットあるいは回復しない場合には、大きくブレークを引き下げる必要があります。この際、思いがけず失速させないようにブレークの当て方には十分注意が必要です。

　グライダーを失速ポイント（あるいはフルストール）に入れることでクラヴァットしているラインのテンションが下がり、回復することもあります。しかしこの操作はやり方を事前に習熟しておりなおかつ高度が十分にある場合にのみ行ってください。回復操作に自信がないあるいは旋回が加速してコントロールできない場合は高度が残っているうちにレスキューを使用しなければなりません。

8・3　ディープストール/パラシュートストール

　ENZO2は、ディープストールに入る傾向はありませが、万が一、その様な状態になったら、すぐにブレークコードをニュートラルに戻してください（手首に巻いていた場合は、それも開放します）。通常はそれで、ディープストールから抜け出るはずです。万が一、数秒たっても抜け出ない場合は、通常滑空状態に戻るまでアクセルを使用して下さい。ブレークは通常滑空状態に戻ったこと（対気速度を確認）を確認してから使用して下さい。

重要：ブレークを数cm引き込んだだけでグライダーは失速し続ける可能性があります。ブレークを手首に巻き込んでいた場合には、これをまず離してから回復操作を行って下さい。

重要：雨の中でフライトしないように。雨の中でフライトするとディープストールに入る危険性が顕著に増加します。雨中での失速の可能性を減らすためにブレークの深い操作は避け、安全にランディングできる場所を見つけ、常に良い対気速度を保持するように心がけて下さい。

⚠ 8・4　マヌーバー

　ENZO2は、コンペにおけるフライトで真価を発揮できるようにデザインされた最新の性能を持ったグライダーで経験豊富なパイロットのみがフライト出来るものです。ENZO2は、マヌーバー技術を学ぶためのグライダーではありません。ENZO2でマヌーバーをする前に、認証を取得したアスペクトの低いグライダーであらゆるマヌーバーのトレーニングを十分積んで対処できる力量が無ければなりません。

重要：ライン取付位置の関係から、故意に生じさせる潰れは、認証テスト時の潰れを再現したものにはなりません。オゾンは、このグライダーでの対称・非対称の潰れなどのマヌーバーを行わないように勧告します。

重要：マヌーバートレーニングは、必要な安全装備を用意し経験豊富で資格のあるインストラクターの監視の下、水上でのみ行って下さい。

8・5　アクロバット飛行

　ENZO2はクロスカントリータスクのコンペで勝利することを目的としてデザインされており、アクロバット飛行には適していません。

アクロバット飛行は大変難しくミスした場合にはグライダーに異常な負荷をかけ、パイロットがコントロールできない状況にもなりえるのでオゾンとしてはこの種の飛行をしないよう強く勧告します。

9 トーイング

ENZO2はトーイングが可能です。適切なハーネス取り付け装置、レリース装置が使用され、パイロットが使用されるシステムで適切に訓練されていることはパイロット自身の責任です。

また、全てのトーイング規則が遵守され、トーイングチームが適切な資格を所有しており、なおかつ適切な機材が使用されていることを確認して下さい。

トーイングをする際には走り出す前に必ずパラグライダーがパイロットの頭上に完全に開いていることを確認しなければなりません。いずれにせよ、最大ラインテンションはパイロットの体重に対応するもので無ければなりません。

10 オゾンの素材

OZONEのグライダーは入手できる最高の品質の材料で作られています。

上面
ドミニコ30D　MF/ポルシェ7000E71。
下面
ポルシェ7000E71。
リブ（ライン取り付け）
ポルシェ9017E29A。
リブ（ライン無し）
ドミニコ30D　FM。
リーディングエッジ補強
P18/P25　プラスティックパイプ。

ライン
ボトムライン—エーデルリッド製アラミド8000UV。直径0.5mm引張強度50daN/直径0.9mm引張強度130daN/直径1.1mm引張強度190daN/直径1.7mm引張強度360daN。
ミドルライン—エーデルリッド製アラミド8000UV。直径0.35mm引張強度25daN/直径0.5mm引張強度50daN/直径0.7mm　引張強度70daN/直径0.8mm引張強度90daN/直径0.9mm引張強度130daN/直径1.1mm引張強度190daN。
アッパーライン—エーデルリッド製アラミド8000UV。直径0.35mm引張強度25daN/直径0.5　mm引張強度50daN/直径0.7mm引張強度70daN/直径0.9mm引張強度130daN。
ブレークボトム/スタビボトム—ライロス製ダイニーマ芯、ポリエステル被覆DSL：直径1．25mm、引張強度140kg。

ライザーおよび金具

ライザーテープ：クーザン製幅12mm　伸度ゼロのポリエステルテープ

ラピッドリンク：高品質マイヨンラピッド製

プーリー：ロンスタン製ボールベアリング入り

11　メンテナンス

パラグライダーの寿命はメンテナンスに多いに影響されます。同じ飛行時間のグライダーでも扱いの良いものは悪いものの倍程度長持ちします。あなたのグライダーはかなり高価な買い物です。それなりのメンテナンスを心がけて下さい。あなたの命がグライダーのコンディションにかかっていることを忘れないように。

11・1　紫外線劣化

紫外線によりパラグライダーの生地が劣化することは今や常識となっています。不必要に太陽のもとにグライダーを晒さないようにして下さい。

11・2　保管

湿気は大敵です！常にパラグライダー、ハーネス、レスキューを直射日光の当たらない、乾燥した場所に保管して下さい。完全に乾燥するまでパラグライダーをたたまないようにして下さい。熱と湿気はグライダーを劣化させる最も悪い要素です。湿ったグライダーを直射日光の当たる車の中にしまっておくのは最悪です。湿ったグライダーは太陽光線を避けて物干しロープに吊下げて乾燥させて下さい。決して、ヘアードライヤーなどを使わずに自然に乾燥するのを待って下さい。

万が一グライダーを海水に浸けてしまった場合はまず真水で十分塩抜きをした後乾燥させて下さい。

パラグライダーが乾燥しているときでも出来るだけバッグのファスナーを開けておき、残留している湿気が蒸発するようにして下さい。

染料、ペンキあるいはガソリンといった化学物質と一緒に保管しないようにして下さい。

昆虫などが入った状態でたたまないように。クロスを食い破ったり、死骸が酸を出してクロスを腐食します。

11・3　クリーニング

それがいかに僅かだとしても、摩擦や水分はパラグライダーの生地を痛めます。従って、生地にしみこんだ汚れは、出来るだけそのままにしておくことを勧めます。グライダーは美しくないかもしれませんが、確実に長持ちします！それでもクリーニングしたい場合は出来るだけ少ない面積を真水で湿らせた柔らかい布を使ってゆっくりと拭いて下さい。

注意：溶剤や化学洗剤を使おう等と決して考えない様に。

11・4　キャノピーの修理

素人による修理は害になることが殆どです。登録されたディーラーあるいはメーカーに修理を

頼んで下さい。

上・下面の小さな穴は、それがミシン目に近くなければポルシェマリンのリペアークロスを十分に大きく余裕をもって（4隅を丸くカットするのを忘れずに）貼り付けることで補修することが可能です。リペアークロスは補修個所の内側および外側の両面から貼り付けて下さい。

それ以外の修理は専門家による縫製修理が必要となります。ディーラーにお問い合わせ下さい。

オゾンのホームページ（productセクションの中）にはキャノピーの簡易修理に関する写真入の説明があります。

11・5 ラインの修理

ラインが破損した場合は直ぐに新品との交換が必要となります。交換用ラインは元のラインと同じ材質で同じ強度を持っていなければなりません。ディーラーによる交換をお勧めします。ラインを交換した後は、飛行する前に平地で立ち上げチェックを行い問題がないか必ず確認して下さい。

11・6 定期検査

あなたのグライダーは、他の航空機と同じように適切な耐空性を保つにはしっかりと定期検査を受けなければなりません。

もし、このENZO2を誰かに譲渡する際には定期検査記録を渡してください。

あなたのグライダーは最初、購入から飛行100時間あるいは12ヶ月後、どちらか早い時期に、その後は12ヶ月ごとに資格のある専門家による定期検査を受けなければなりません。検査員はあなたのグライダーの状態について説明し、次回の定期点検以前にパーツのチェックあるいは交換の必要性があることを指摘するかもしれません。

セールとラインは同じようには劣化しません：グライダーの寿命が尽きるまでにラインの1部または全部を交換しなければならなくなることは十分考えられます。したがってあなたのグライダーの全部品の状態を検査するためにも定期検査が重要なのです。

定期検査は資格のある専門家にお願いしてください。ラインは、必要な強度と正しい長さを持つように、ほぼ150時間ごとに交換するようにして下さい

あなたはあなたのフライト装備に責任があり、あなたの安全はあなたの使用するフライト装備にかかっています。グライダーのフライト特性に変化が現れたらグライダーの劣化の兆しです。何がしかの変化を感じたら、次に飛ぶ前に検査を受けてください。

常に、ラインの状態および飛行時間を確認することが極めて重要です。大きなショック荷重がかかったり、ライザーがツイストするような連続した異常事態に遭遇したならば、ラインを適切にチェックする必要があります。このような事態にあったならば、ラインの損傷が必ずしも明らかでないこともあるので、推奨ライン交換時期（飛行150時間）まで十分余裕があったとしても全ラインを交換することを真剣に考える必要があります。損傷しているラインでフライトすることは、ライン破断の危険性が著しく高まります。

もしグライダーが酷使された（ツリーランディングのような）場合には、定期検査時期に関わらず、ただちに検査を受けなければなりません。

⚠ **重要：ラインは、強度および長さの観点から、飛行150時間ごとに全交換してください。**
重要：グライダーの管理をしっかりとし、上記定期検査時期に則り確実に検査をして下さい。

以下に基本的検査項目について説明します（詳細におよび許容数値ついてはオゾンのホームページ（productセクション）に記載があります）：

11・6・1　エア漏れ

これはポロジメーターと言う測定機器を使用して、キャノピークロスのある一定の面積を通してある一定の容積の空気が抜け出すのにかかる時間を測定して調べます。結果は秒として表されます。測定は上面のリーディングエッジの後ろ、スパン方向に数箇所で行われます。

11・6・2　引き裂き強度

これはスカイダイビング用クロスの最低引き裂き強度を規定するTS-108基準に則って、針をキャノピークロスに突き刺し、そこに荷重をかけてクロスが裂けはじめる時の荷重を測定します。これにはベッツォメーターが使用されます。

11・6・3　ライン強度

センターの、A、Bラインのアッパー、ミドル、ボトムラインが検査されます。何故ならこれらのラインが最も大きな荷重を受けているからです。おのおののラインが引っ張り試験機にかけられ破断するところまで荷重を加えられます。

その破断荷重が新品のライン強度の70%を割り込んだら、全ラインを交換します。

11・6・4　ライン長

ライン全長（アッパー＋ミドル＋ボトム）が5DaNの引っ張り荷重状態で測定されます。測定値と基準値の差は±10mmを越えてはいけません。

11・6・5　全体検査

全部品を目視で検査します：縫製部、リブ、ダイアゴナルリブ、ライン、ライン取り付け部など。

最終的に必要ならばフライトテストをしてグライダーが問題なく飛ぶかを検査します。

重要：あなたのグライダーを大切に扱い、前述したスケジュールで定期検査を受けているか確認してください：そうすることで何時間もあなたの安全なフライトが保たれるのです。

12　改造

工場出荷時点でグライダーは性能、ハンドリング、安全性の最良なバランスになるように調整されています。認証を取得した仕様からのいかなる改造もただちに認証が無効となり、この最良のバランスをくずし、かえって取りまわしが難しくなることになります。

ENZO2のトリムは乗り込んでゆくに従って、通常は遅くなります。もしそのような状態になったら正しいトリム状態に戻すようにラインを調整しなければなりません。専門家にライン長の検査をお願いし必要な調整をしてもらってください。

重要:オゾンは、いかなる改造もしないよう強く勧告します。

13 オゾンの品質とサービス

オゾンでは我々の製品の品質に大変こだわっています。全てのオゾングライダーは自社工場で最高のスタンダードに沿って作られています。製造されるグライダーの1機1機が一連の厳しい品質検査を受け、使用される部品は全て追跡調査が出来るようになっています。

我々はユーザーからのフィードバックを大いに歓迎しますしカスタマーサービスも忘れていません。通常の磨耗や破損あるいは不適切な使用によるもの以外の不具合に対していつでも修理を行います。グライダーに不具合が見つかった場合には販売店または代理店へご連絡下さい。適切な対応をしてくれるはずです。もし、連絡が取れない場合には直接オゾン info@flyozone.com までご連絡下さい.

14 オゾンの保証

オゾンはその製品の製造上の欠陥、瑕疵に対し保証いたします。オゾンは不完全な製品を無償で修理あるいは交換いたします。

オゾンならびにその代理店は最高品質のサービスと修理を提供し、消耗による破損を適切な費用で修理いたします。

15 最後のアドバイス

安全に飛ぶことがフライトの最も重要なことです。安全であるためには定期的に練習をしなければなりません。これはただ単に飛ぶことだけではなくグランドハンドリングや気象に関して常に興味を持つことも含まれます。第一、かつ最も大事なことは自然を敬うことです。自然はあなたが想像するより遥かに大きな力を持っています。あなた自身とあなたの技術レベルに照らし合せて適切なコンディションがどの程度であるかを理解し、その範囲内に常に留まるべきです。

あなたの技術を過信せず、常に謙虚で有るべきです。格言が有ります。「地上にいて空中を飛んでいたいと思う方が、空中にいて地面に降りていたいと願うよりずっと気分の良いものです」。気を楽に。かなりの歳になるまで十分フライトを楽しむことは出来ます。経験を積むのにいくらでも時間はあるのです。あなたにとって条件があっていないなら直ぐにグライダーをたたんで引き上げなさい。明日があります。

もし、このグライダーを譲渡する場合には、このグライダーが経験豊富で、優れた技量をもっているパイロットのみが乗れるものであることを思い起こしてください。ハイアスペクトのコンペ機を乗りこなせるだけの経験と技量がないパイロットにこのグライダーを乗せたり勧めたりすることは責任ある行動ではありません。

グライダーを大事に取り扱い、推奨されている検査時期を尊重してください。特にラインの取り扱いは重要で、目で見て損傷していることが分かるならすぐさま交換してください。また、全ラインは、飛行150時間ごとに交換しなければならないことを忘れないように。

素晴らしいフライトとENZO2を楽しまれる事を...
オゾンチーム

仕様

ENZO2		S	M	L
セル数		101	101	101
展開	面積(㎡)	22.0	23.7	25.7
	スパン(m)	12.9	13.4	13.9
	アスペクト	7.55	7.55	7.55
投影	面積(㎡)	18.6	20.1	21.7
	スパン(m)	10.1	10.5	10.9
	アスペクト	5.5	5.5	5.5
ルートコード(m)		2.14	2.22	2.31
飛行重量(kg)*1		90-105	95-115	110-125
機体重量(kg)		*	6.1	*
EN/LTF		*	D	*
適正技能		JHF XCP証up		

*1 飛行重量はグライダーの重量を含んだ値です。

製造者:OZONE GLIDERS LTD.
1259 Route de Grasse, 06620 Bar sur Loup, FRANCE
Tel: ++33(0)492 604 400
Email: info@flyozone.com
URL: www.flyozone.com
輸入者:ファルホークインターナショナル有限会社
〒154-0021 東京都世田谷区豪徳寺1－53－12
Tel: 03-5451-5175
Email: info@falhawk.co.jp
URL: www.falhawk.co.jp

この機体に関してのお問い合わせは
上記、ファルホークインターナショナル有限会社までお願い致します。

ライン取付け図

A Riser
Baby A Riser
B Riser
Brake handle
AR1
AR2
AR3
ARL4
ARU4
AM1
AM2
AM3
AM4
AM5
AM6
AMU1
AMU2
A1
A2
A3
A4
A5
A6
A7
A8
A1a
A1b
A2a
A2b
A3a
A3b
A4a
A4b
A5a
A5b
A6a
A6b
A7a
A7b
A8a
A8b
A9
A10
A11
A12
A13
A14
A15
A16
B1
B2
B3
B4
B5
B6
B7
B8
B9
B10
B11
B12
B13
B14
B15
B16
B17
B18
B19
B20
B21
B22
B23
B24
C1
C2
C3
C4
C5
C6
C7
C8
BMU1
BMU2
BMU3
BMU4
BMU5
BMU6
BMU7
BMU8
BMU9
BMU10
BMUL1
BMUL2
BMUL3
BMUL4
BM1
BM2
BM3
BM4
BM5
BM6
BR1
BR2
BR3
K1
K2
K3
K4
K5
K6
K7
K8
K9
K10
K11
K12
K13
KMU1
KMU2
KMU3
KMU4
KMU5
KMU6
KML1
KML2
KML3
KRU1
KRL1

ライザー見取り図

B
A1
A2
140mm
Riser lengths (inc maillon)
A1 530mm
A2 525mm
B 520mm

運用限界プラカード

型　　式	OZONE 式　ENZO2 S　型		
製造社名	OZONE GLIDERS LTD.	登録番号	PI　-
製造番号		製造年月	
運　　用　　限　　界			
飛行重量	最小　90　kg　～　　最大　105 kg		
制限荷重	＋　 4　G	許容最大風速	7　m/s
・このキャノピーをスカイダイビングには使用しないで下さい。			
・このキャノピーは曲技飛行用には設計されていません。			
・このキャノピーは動力飛行用に使用 できません。~~できます~~。			
・このキャノピーをトーイング（曳航）に使用する場合は必ず有資格者の監督の下に行って下さい。			
必要技能	JHF　XCP　証　以上		
輸入者名	ファルホークインターナショナル有限会社　TEL:03-5451-5175		

型　　式	OZONE 式　ENZO2 M　型		
製造社名	OZONE GLIDERS LTD.	登録番号	PI　-
製造番号		製造年月	
運　　用　　限　　界			
飛行重量	最小　95　kg　～　　最大　115 kg		
制限荷重	＋　 4　G	許容最大風速	7　m/s
・このキャノピーをスカイダイビングには使用しないで下さい。			
・このキャノピーは曲技飛行用には設計されていません。			
・このキャノピーは動力飛行用に使用 できません。~~できます~~。			
・このキャノピーをトーイング（曳航）に使用する場合は必ず有資格者の監督の下に行って下さい。			
必要技能	JHF　XCP　証　以上		
輸入者名	ファルホークインターナショナル有限会社　TEL:03-5451-5175		

型　　式	OZONE 式　ENZO2 L 型			
製造社名	OZONE GLIDERS LTD.	登録番号	PI　-	
製造番号		製造年月		
運　用　限　界				
飛行重量	最小 110 kg ～ 最大 125 kg			
制限荷重	＋ 4 G	許容最大風速	7 m/s	
・このキャノピーをスカイダイビングには使用しないで下さい。				
・このキャノピーは曲技飛行用には設計されていません。				
・このキャノピーは動力飛行用に使用 できません。~~できます~~。				
・このキャノピーをトーイング（曳航）に使用する場合は必ず有資格者の監督の下に行って下さい。				
必要技能	JHF　XCP　証　以上			
輸入者名	ファルホークインターナショナル有限会社　TEL:03-5451-5175			